

Il regalo (col trucco) agli zar delle Autostrade

DA IERI IN VIGORE IL (SOLITO) AUMENTO DEI PEDAGGI DATO AI CONCESSIONARI MENTRE TUTTI SONO IN VIAGGIO. E NEL 2014 AUMENTANO PURE LE BOLLETTE

di Marco Palombi

Puntuale, come certe epidemie di stagione, anche quest'anno è arrivato il consueto aumento festivo delle tariffe autostradali e non si può non notare la coincidenza – per così dire – che festivo significa anche nel momento in cui gli italiani viaggiano di più. Il ministero delle Infrastrutture e quello del Tesoro hanno concesso un incremento medio del prezzo pagato dagli automobilisti – scattato ieri mattina – del 3,9 per cento: niente male in un anno in cui l'inflazione è salita solo di un punto e mezzo. «È una tassa sulle vacanze ingiustificata e ingiustificabile», sostiene il deputato del Pd Dario Ginefra, che preannuncia per oggi una interrogazione urgente «ai ministri Lupi e Saccomanni per conoscere quali siano stati gli investimenti operati dalle società di gestione autostradali necessari a giustificare tali rincari».

Stessa tesi, nella sostanza, di Dario Balotta, presidente dell'Observatorio nazionale sulle liberalizzazioni dei trasporti: «Sono ingiustificati. Da anni gli aumenti dei pedaggi vengono investiti in attività finanziarie o

vengono utilizzati per partecipazioni societarie anziché per nuovi servizi o nuove opere per gli automobilisti». Il problema, insomma, è vecchio. Si trascina, infatti, fin dalla privatizzazione delle società concessionarie del servizio voluta dal governo di Massimo D'Alema tra il 1999 e il 2000: il prezzo fu basso a fronte di infrastrutture già costruite e quasi completamente ammortizzate con soldi pubblici. Il risultato fu che gli investitori – Benetton e Gavio su tutti – videro i loro investimenti ripagati tra le sei e le venti volte in pochi anni: un rendimento da serata fortunata al casinò più che da buona gestione aziendale.

IL MECCANISMO di rivalutazione delle tariffe, per di più, è tutto sbilanciato sui concessionari: si tiene conto dell'inflazione, di obiettivi di efficienza, del traffico previsto e della qualità del servizio senza alcuna capacità di rivalsa dello Stato persino in caso di inadempienze. Basti dire che con questo price cup all'italiana si stabilisce solo di quanto debbano aumentare i pedaggi, senza aver mai tenuto conto che quelli in vigore al momento della privatizzazione dovevano servire a ripagare la costruzione dell'autostrada.

Il governo, bontà sua, è invece contento del risultato: «Siamo riusciti a contenere gli aumenti delle tariffe autostradali grazie a un'azione di calmieraggio svolta del ministero» – spiega il principale attore della partita, Maurizio Lupi – A fronte di richieste che per alcune tratte arrivavano al 18 per cento, l'incremento si è fermato a una media del 3,9%. A parte che la richiesta media delle società era di un +4,8 per cento, se si entra nei dettagli qualche sorpresa c'è.

AD ESEMPIO sulla tratta Padova-Venezia (gestita da una società sostanzialmente pubblica) il pedaggio passa da 70 centesimi a tre euro: +400 per cento. Anche ai concessionari privati, però, non è andata male: il gruppo Toto incassa un incremento dei pedaggi dell'8,28 per cento sulla sua Strada dei Parchi in Abruzzo; il gruppo Gavio, invece, del 6,26 per cento per l'Autocamionale della Cisa, del 5,27 per la Satap che gestisce l'autostrada tra Torino e Milano e del 5 per cento a favore di Sav (le Autostrade valdostane). E ancora: la Sat del trittico Cooperative, Caltagirone e Montepaschi mette a bilancio un +5 per cento sulle autostrade tirreniche e le Autostrade per l'Italia

dei Benetton un aumento del 4,43 per cento. Tutti segni positivi al di sopra del dato medio giustificati – fa sapere il governo – dall'impegno «nella realizzazione di opere di rilevante interesse per lo sviluppo del Paese». La parola aumenti, peraltro, è bandita dal linguaggio del ministero delle Infrastrutture: in un comunicato di martedì non la si usa mai e si preferisce parlare di «riduzione dell'incremento tariffario» per «attenuare l'impatto sull'utenza in un periodo di crisi economica». Insomma, potevamo anche fare peggio. È tanto vero che non c'è un calcolo su quanto costi l'aumento vero, ma si sa che il «risparmio per l'utenza» dal non aver accettato proprio tutte le richieste dei concessionari vale «50 milioni di euro». Sia chiaro, però, che l'esecutivo non sarà così generoso per sempre: ad alcuni concessionari «sono stati corrisposti aumenti tariffari inferiori da compensare in sede di aggiornamento dei piani finanziari». Purtroppo i pedaggi autostradali non sono l'unica cosa ad aumentare in questo inizio 2014: sale anche la bolletta della luce, seppur solo dello 0,7 per cento, pari a 4 euro l'anno, così come aumenta il prezzo di snack, caffè e bevande dei distributori automatici per effetto del passaggio dell'Iva dal 4 al 10 per cento.



SALGONO LE TARIFFE

L'aumento medio dei pedaggi

I concessionari chiedevano circa un punto in più

+3,9%

L'aumento per il gruppo Toto

La società gestisce la Strada dei Parchi in Abruzzo

+8,2%

I Gavio lo ottengono per la A15

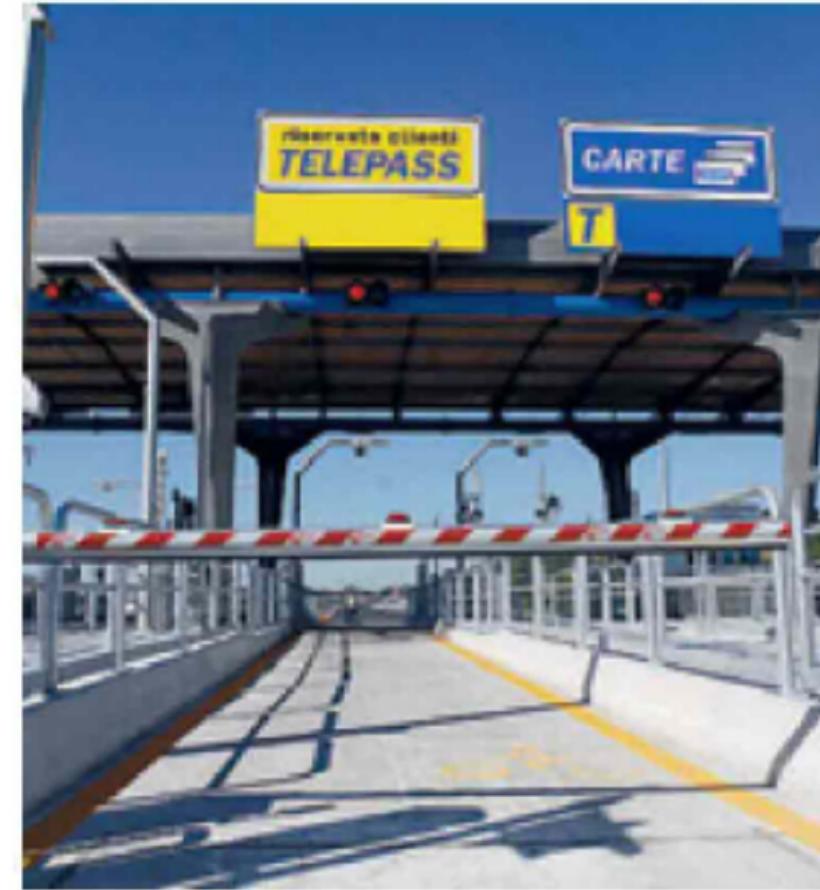
Aumenti per loro anche in Val d'Aosta e sulla Torino-Milano

+6,2%

L'incremento per i Benetton

Nel 2013 Autostrade per l'Italia ha fatto investimenti per un miliardo

+4,4%



Un casello autostradale deserto *LaPresse*